

UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE – UNESC

CURSO DE HISTÓRIA

RAIANY CECONE PESCADOR

**ESTAÇÃO FERROVIÁRIA: LUGAR DE MEMÓRIA E SIGNIFICAÇÕES PARA A
POPULAÇÃO DE LAURO MÜLLER-SC (1885\2014)**

CRICIÚMA, NOVEMBRO DE 2014

RAIANY CECCONE PESCADOR

**ESTAÇÃO FERROVIÁRIA: LUGAR DE MEMÓRIA E SIGNIFICAÇÕES PARA A
POPULAÇÃO DE LAURO MÜLLER-SC (1885\2014)**

Trabalho de Conclusão do Curso, apresentado
para obtenção do grau de Licenciatura e
Bacharel no Curso de História da Universidade
do Extremo Sul Catarinense, UNESC.

Orientador: Prof. Me. Paulo Sérgio Osório

CRICIÚMA, NOVEMBRO DE 2014

RAIANY CECONE PESCADOR

**ESTAÇÃO FERROVIÁRIA: LUGAR DE MEMÓRIA E SIGNIFICAÇÕES PARA A
POPULAÇÃO DE LAURO MÜLLER-SC (1885\2014)**

Trabalho de Conclusão de Curso aprovado pela Banca Examinadora para obtenção do Grau de Licenciatura e Bacharelado, no Curso de história da Universidade do Extremo Sul Catarinense, UNESC, com linha de pesquisa em patrimônio e memória.

Criciúma, 18 de Novembro de 2014

BANCA EXAMINADORA

Prof. Paulo Sérgio Osório – Mestre – UNESC – Orientador

Prof^a. Marli de Oliveira Costa – Doutora – UNESC

Prof^a. Odécia Almeida de Souza – Especialista - UNESC

Dedico este trabalho aos meus pais, que são os meus exemplos e a minha base, pois sem a ajuda deles eu jamais teria conseguido chegar até aqui.

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos meus pais, Andréia Ceccone Pescador e Gilmar José Pescador por terem me educado sempre com muito amor, e por terem batalhado junto comigo para a realização do meu sonho, pois não me deixaram sozinha em nenhum momento.

A todos os entrevistados que me permitiram ouvir e transmitir as suas memórias.

Ao meu namorado, Jonas Rosner por ter me apoiado e trabalhado junto comigo para a realização desta pesquisa, pois seu companheirismo foi de grande auxílio.

Ao meu presente do curso de história, minha amiga e companheira de quatro anos de estudos, Tamires Simões que com a sua paciência me norteou nestes anos.

Ao meu orientador Paulo Sérgio Osório que através de seus conhecimentos e contribuições teve papel primordial para a realização deste trabalho.

A todos os meus amigos que de alguma forma contribuíram para a pesquisa, em especial a Diandra Matei, Magda Felisbino, Renata Locatelli, Mateus Mariot e Fabio Caminsk.

“A lembrança é a sobrevivência do passado.”

(Ecléa Bosi)

RESUMO

Lauro Müller possui uma herança material e imaterial da extração de carvão muito grande, dentre todas as construções se destaca a estação ferroviária, que é o objeto deste estudo, tendo como objetivo analisar a estação ferroviária em todos os seus usos como lugar de memória, promovendo assim maior visibilidade as memórias das pessoas que passaram por aquele local. O processo de análise se fez através das entrevistas coletadas com pessoas que o frequentaram. Concluindo-se assim que o prédio é evocador de varias lembranças e se caracteriza como lugar de memória já que possui significados para quem o rememora.

Palavras-chave: Lugar de memória; Patrimônio cultural; estação ferroviária; Usabilidade.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura – 1. Primeira Boca de Mina de Lauro Müller	15
Figura – 2. Estação ferroviária de Lauro Müller.....	26
Figura – 3. Área do atual prédio da Estação Ferroviária de Lauro Müller	29
Figura – 4. Estação Rodoviária de Lauro Müller.	35
Figura – 5. Prédio da Estação em restauração para a implantação do centro de informações turísticas e sede do eco museu	40
Figura - 6. Projeto do prédio da estação para implantação do centro informações turísticas e sede do eco museu	41

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
1.O INICIO DA EXPLORAÇÃO DE CARVÃO NAS MINAS\LAURO MÜLLER	14
2. MEMÓRIAS NA ESTAÇÃO	25
2.1. ESTAÇÃO FERROVIÁRIA.....	25
2.2. ESTAÇÃO RODOVIÁRIA	34
2.3 BAR.....	37
2.4. CENTRO DE INFORMAÇÕES TURÍSTICAS E SEDE DO ECO MUSEU.	39
CONCLUSÃO	43
REFERÊNCIAS.....	45
a) Bibliográficas:	45
b) Entrevistas:.....	45

INTRODUÇÃO

Antes de se tornar Município, Lauro Müller era denominada Minas, nome que recebeu devido à existência de minas de carvão. A notícia de que existia carvão se deve aos tropeiros no final do século XVIII, que ao chegarem ao porto de Laguna espalharam a informação sobre a pedra, despertando o interesse de várias pessoas, inclusive de governantes. Desde então o carvão vem sendo explorado e é o carro chefe da economia local.

Dentre as várias estruturas materiais construídas para a exploração do carvão, a presente pesquisa tem como proposta analisar a estação ferroviária de Lauro Müller como um “lugar de memória”, a partir das relações e significações estabelecidas entre esse espaço e os seus usos na sociedade ao longo do tempo.

Rememorar a estação ferroviária caracterizando os seus diferentes usos e examinar nos depoimentos orais colhidos a resignificação da casa ferroviária para as pessoas do município, dando assim maior visibilidade a memória das pessoas que tiveram um vínculo com o local. Com base nisto, o problema da presente pesquisa é pensar a estação ferroviária de Lauro Müller como um “lugar de memória”, e quais são as relações e as significações deste espaço com a sociedade ao longo do tempo.

A opção por este tema deve-se a alguns fatores. Primeiro porque é inegável que a base da economia do Município de Lauro Müller é a extração do carvão, que deixou várias edificações ao longo do tempo, sendo a estação uma delas. Segundo porque a estação faz parte da memória da pesquisadora. Terceiro porque é um trabalho que valoriza o Patrimônio Cultural de Lauro Müller e a memória de sua população. Quarto porque a autora acredita que é importante a preservação e a transmissão das memórias para os mais jovens. Pensar a estação como lugar de memória faz com que as histórias das pessoas que por ali passaram sejam escritas.

Como metodologia, primeiramente foi feita uma coleta de dados bibliográficos sobre a região carbonífera, a estrada de ferro Dona Tereza Cristina, a estação ferroviária e sobre o município de Lauro Müller, posteriormente analisou-se livros que abordam os conceitos de Patrimônio Cultural, Memória e “Lugares de Memória”, que se fazem norteadores da pesquisa.

Após isso, foram realizadas entrevistas orais com pessoas que tiveram alguma relação com o objeto em questão. A autora fez seu primeiro contato com os entrevistados para uma conversa e apresentação, eles decidiram o local, data e horário para a realização da entrevista. Os entrevistados responderam perguntas feitas pela autora seguindo um roteiro de assuntos, sendo que as mesmas foram gravadas.

A cada entrevista alguns entrevistados apontaram pessoas que eles acreditavam que pudessem contribuir, totalizando assim um número de seis entrevistas. Os entrevistados foram: Ademar Pescador, 75 anos, morador de Lauro Müller desde seu nascimento; Antônio Sabino Rizati, 52 anos, também morador de Lauro Müller desde seu nascimento; Manoel Martins Fortunato, 85 anos, mora há 49 anos em Lauro Müller; Plácida Correa Teixeira, 78 anos mora há 60 em Lauro Müller; Valdir Dias Teixeira, 81 anos, morador do Município há 67 anos e Vilson Gabriel, 74 anos, morador de Lauro Müller desde seu nascimento.

As realizações das entrevistas foram feitas com base na metodologia expressa por Abraão¹, em nenhum momento a pesquisadora discordou dos narradores nos momentos em que eles fugiram do assunto, este foi retomado com gentileza e cuidado, pois se está falando das memórias dessas pessoas, e como já se sabe as memórias sofrem intervenções do medo, da tristeza entre outros, lembrando que as pessoas também apagam determinados acontecimentos de suas memórias de forma consciente e inconsciente.

A autora tomou cuidado para não induzir nenhuma resposta, e deixou seus entrevistados livres para falar sobre suas lembranças. Fez a opção de manter na íntegra suas narrativas, mantendo assim os erros e vícios de linguagem dos entrevistados, pois acredita que dessa forma estará conservando realmente o que lhe foi transmitido, deixando claro que fez esse processo com todos os entrevistados independente de classe social ou sexo.

O primeiro capítulo está dividido em duas partes. A primeira parte busca apresentar em que contexto a estrada de ferro, e conseqüentemente a estação foram construídas na região. Esta primeira parte traz o início da mineração em Lauro Müller, as pesquisas feitas, a concessão do Império e o motivo da construção da estrada de ferro Dona Teresa Cristina. Para isso são utilizados autores que

¹ ABRÃO, Janete. **Pesquisa & História**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2007.

pesquisaram sobre o tema, como Dorval Nascimento, Mario Belolli e Walter Carlos Zumblick.

A segunda parte do primeiro capítulo busca discutir três conceitos utilizados para esta pesquisa. Para discutir Patrimônio Cultural são utilizados os autores Carlos A. C. Lemos, Pedro Paulo Funari e Sandra de Cássia Araújo Pelegrini. Lemos contribui significativamente para a pesquisa, pois discute o que é patrimônio cultural e nos dá informações acerca de locais que tiveram seus usos originais modificados, além do mais, divide o patrimônio em três seguimentos: os elementos que pertencem à natureza, o conhecimento e as técnicas do saber fazer e os artefatos. Funari apresenta as variações em torno do conceito de patrimônio, fazendo assim que lugares menos prestigiados passassem a ser considerados como patrimônio cultural.

Sobre o conceito de Memória são utilizados Jacques Le Goff, Ecléa Bosi e Maurice Halbwachs. Le Goff diz que a memória nutre a história num movimento dialético, sendo assim, rememorar é um ato importante para a construção da história. As memórias rememoradas dependem de certas condições, tais como: meio em que vivem, traumas, sentimentos, entre outros. Halbwachs, contribui para esta pesquisa discutindo a questão da memória coletiva e dos grupos. Segundo ele as nossas memórias mais íntimas estão ligadas a um grupo ao qual pertencemos. Bosi fala em sua obra sobre memória de velhos, como encaram as lembranças e qual o seu papel na sociedade, o que contribui positivamente para a pesquisa, pois a maioria das entrevistas feitas foi com pessoas de idade avançada.

E para discutir “Lugares de Memória”, Pierre Nora. Para Nora, só há lugares de memórias se estes forem revestidos de significações, por isso, rememorar a antiga estação é importante para sabermos qual a resignificação que ela tem para as pessoas do município. Uma construção que durante os anos possuiu diversos usos, todos estes possibilitando que fosse um local de encontro e de socialização das pessoas do município deve ser rememorado.

O segundo capítulo busca identificar a estação ferroviária como “lugar de memória”. Com base nas entrevistas caracteriza os usos da estação ao longo dos anos, e principalmente rememora-lá, trazer à tona as memórias das pessoas que por ali passaram usando a estação como o local que as evoca.

O capítulo é dividido em quatro subtítulos. Primeiramente identifica e analisa a rememoração das pessoas através da estação como ferroviária, já que

este foi seu primeiro uso. No segundo momento a estação é rememorada no período em que foi utilizada como rodoviária. Terceiro, rememora o período em que o prédio foi utilizado como bar. Por último é tratado o contexto da criação do Eco museu² e sede de informações turísticas que contará com um espaço expositivo. Como ela ainda está passando pelo processo de restauração e só posteriormente o prédio será utilizado para tal, este subtítulo falará sobre o que as pessoas entrevistadas pensam sobre o museu, quais memórias ele deverá guardar e quais são as suas informações e expectativas sobre ele.

² Segundo Marlene Suano tal museu significa um roteiro que visa retratar a trajetória de um determinado período da história daquela comunidade, integrando-a com o seu significado presente. p. 66.

1. O INICIO DA EXPLORAÇÃO DE CARVÃO NAS MINAS\LAURO MÜLLER

A descoberta de carvão no solo Lauromüllense³ é creditada aos tropeiros, homens que eram responsáveis por transportar gados e cavalos do Rio Grande do Sul até Sorocaba, em São Paulo e Minas Gerais, ocorrendo aproximadamente no ano de 1790. Segundo Belolli as tropas seguiam por caminhos de passagem ruins o que as tornavam lentas. Era necessário que elas fizessem paradas regulares por onde passavam, criando assim uma série de caminhos e pousos, como eram conhecidos os galpões construídos por eles.⁴

Em um desses caminhos os tropeiros tiveram contato com uma pedra que queimava, era o carvão, já conhecido pelos indígenas da região. Porém, foram os tropeiros que ao chegarem ao porto de Laguna espalharam a notícia dessas pedras e despertaram o interesse de várias pessoas, inclusive dos governantes.

A partir deste momento é nítido o interesse da corte por essas terras e o início da organização de uma pequena empresa para a exploração, pois foram enviados especialistas para pesquisar o solo, além disto, muitos pedidos de concessão chegam ao escritório do Presidente da Província. Em 1840, o Presidente da Província de SC, Antero José Ferreira de Brito, manda um ofício ao Ministro e Secretário de Estado e Negócios do Império. No presente documento podem-se notar as informações a cerca dos locais que possuem carvão e o pedido de que seja mandado a esta região pessoas que tenham conhecimento sobre as minas deste minério.

Até agora nenhum outro trabalho tem havido para obter estas amostras de carvão, que lhe prega a superfície da terra, ou quebrar alguma pedra maior; e disto devemos concluir que melhor qualidade se achará quando se tratar efetivamente da mineração; mas para não caminhar sobre hipóteses, pode V. Exa. Mandar aqui alguma pessoa entendida, e que saiba reconhecer minas desta natureza, que eu farei cobrir com força essa diligencia, se a esse tempo ainda a estrada não estiver desembaraçada dos rebeldes.⁵

³ Lauro Muller está localizado ao sul do Estado de Santa Catarina, ao norte da região carbonífera. Faz limites com os municípios de Orleans ao norte, Treviso ao sul, Urussanga e Orleans a leste e Bom Jardim da Serra a oeste. Está ligado a Tubarão e a Bom Jardim da Serra pela Rodovia SC 390, a Criciúma pela SC 446 e a Treviso pela SC 447. Ocupa um território de 270 km².

⁴ BELOLLI, Mário; QUADROS, Joice; GUIDI, Ayser. **História do Carvão de Santa Catarina: 1950-2000**. Criciúma, SC: MEG, 2010. v.2. p. 21

⁵ BELOLLI, Mário; QUADROS, Joice; GUIDI, Ayser. **História do Carvão de Santa Catarina: 1950-2000**. Criciúma, SC: MEG, 2010. v.2.p. 31

Figura – 1. Primeira Boca de Mina de Lauro Müller.



Fonte: Acervo pessoal de Raiany Ceccone Pescador. Data: 12\10\14.

Em 1861, pelo Decreto 2.737 foi concedido a Felisberto Caldeira Brandt Pontes, o Visconde de Barbacena, a exploração e mineração do carvão nas terras as margens do Rio Passa Dois. Com o início da exploração ficou evidente o problema que a falta de transporte gerou, então lhe é concedido também a permissão para a construção de uma estrada de ferro, podendo assim ligar a região das Minas aos portos de Laguna e Imbituba.

Esta permissão foi prorrogada algumas vezes até que o Visconde conseguisse adquirir capital necessário para tal construção, sendo que em 1880 a estrada de ferro teve início e o seu término foi em 1884. Juntamente com tais concessões, que foram prorrogadas por dez vezes, o governo garantiu a ele empréstimos por trinta anos, com juros que não ultrapassavam 7% ao ano.

O capital estrangeiro que entrou no negócio foi o inglês. Foi formada em Londres a "Donna Tereza Christina Railway Company Limited", permitida a funcionar no império em 1876. O empreendimento era o resultado da associação do poder público com o capital estrangeiro e o capital privado nacional, visando a criar as condições de transporte para a exploração do carvão.⁶

⁶ NASCIMENTO, Dorval do. **As curvas do trem**: A presença da estrada de ferro no sul de Santa Catarina (1880 - 1975) cidade, modernidade e vida urbana. Criciúma. UNESC, 2004.p.23

Porém, mesmo com a extração e construção da estrada de ferro que possibilitaria o transporte, foi constatado a baixa qualidade do carvão, o que provocou o desinteresse e abandono dos ingleses na área. Com isso o Visconde de Barbacena se associou a Companhia Lage & Irmãos e, posteriormente vendeu a sua parte da sociedade para a mesma empresa. Com a baixa do carvão a estrada de ferro passou a transportar também pessoas, dentre elas imigrantes, possibilitando que estas pudessem se locomover pelas localidades vizinhas: Oratório, Orleans, Pindotiba, Raposa, Pedras Grandes, Tubarão, Laguna e Imbituba.

O carvão volta a ser explorado com maior interesse nos anos da Primeira Guerra Mundial e assim são formadas as Companhias de exploração. Segundo Nascimento “em 1922 foi criada a Companhia Nacional Mineração de Carvão Barro Branco”.⁷ Companhia que liderou a exploração carbonífera por muitos anos, sendo de enorme influência para o ainda distrito e posteriormente município de Lauro Müller

Com a modificação das regiões mineradoras, que aconteceu no segundo ciclo do carvão e depois com a Segunda Guerra Mundial, onde o aumento da obrigatoriedade de consumo do carvão nacional e a criação da Companhia Siderúrgica Nacional, tornou-se necessário novos ramais que ligassem estes locais. Assim a estrada de ferro passa a ter uma rede maior, não mais ligando somente Lauro Müller e Imbituba.

Paralelo a estes acontecimentos temos a construção da Estação Ferroviária de Minas, atual Lauro Muller, localizada nas margens da Rodovia SC 390. Segundo Zumblick, com base no Relatório Messeder⁸, a extensão da linha férrea Imbituba-Minas é de 111.040 m, e para esta foram construídas sete estações ferroviárias. O autor ainda corrobora com as seguintes informações sobre os custos da construção: a estação de Minas custou 4:012\$688, o depósito 8:020\$000 e o armazém 6:588\$758.

A estrada de ferro passou por várias fases e por mãos diferentes, iniciando com a sua construção pelos ingleses, passando por vários arrendatários até chegar às mãos do governo com a criação da Rede Ferroviária Federal.

⁷ Ibid, p. 33.

⁸ ZUMBlick, Walter Carlos. **Tereza Cristina** a ferrovia do carvão. Florianópolis: Ed. UFSC, 1987.p. 33

O Município sofreu com três enchentes, sendo que a de 1887 e a de 1974 foram as que mais prejudicaram a estrada de ferro. Cabe ressaltar que as enchentes marcam o município até os dias atuais, e isto fica muito nítido com as entrevistas realizadas. As enchentes levaram não só os trilhos do trem, mas também objetos evocadores de memória, construções que eram consideradas importantes para a cidade e infelizmente vidas de moradores.

Após a enchente de 1974 e a destruição dos trilhos, a casa ferroviária foi substituída por uma rodoviária, transporte que aliás estava se tornando o mais viável durante o período.

No ano de 2001 foi construída uma nova rodoviária em outro local da cidade. O prédio da antiga estação ferroviária tornou-se um bar, que funcionou como tal por algum tempo. Hoje, a construção assume um novo papel para o município. Neste ano começou a ser restaurada para ser a sede do Eco Museu Serra do Rio do Rastro.

Mas o que faz desta antiga Estação Ferroviária um patrimônio? Ela teve sua construção num momento histórico para o Município, no qual a ideia de progresso era difundida pela exploração capitalista do carvão mineral e, sobretudo pelo uso do trem, considerado indicador de modernidade da época. Além disso, marca a vinda dos ingleses e o início da mineração, o que possibilitou o crescimento do distrito, que mais tarde se emancipou de Orleans. Outra questão é a memória que a estação é capaz de despertar nas pessoas, sejam memórias felizes das viagens e passeios ou memórias tristes como acidentes e a enchentes que a desativou.

Lemos conceitua Patrimônio utilizando os estudos de Hugues de Varineboham, dividindo o Patrimônio Cultural em três segmentos: O primeiro são os elementos pertencentes à natureza e ao meio ambiente. O segundo grupo refere-se ao conhecimento, as técnicas, ao saber e ao saber fazer. “O terceiro grupo de elementos é o mais importante de todos porque reúne os chamados bens culturais que englobam toda sorte de coisas, objetos, artefatos e construções obtidas a partir do meio ambiente e do saber fazer”.⁹ É neste terceiro grupo que se enquadra a Estação Ferroviária de Lauro Müller.

⁹ LEMOS, Carlos A. C. **O que é patrimônio histórico**. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1981. p.10.

A estação ao longo dos anos foi sendo revestida de novas utilidades, já citadas acima, tornando imprescindível ressaltar que ela foi palco para a socialização de pessoas do município e para as que ali chegavam ou partiam. Esta edificação datada do século XIX continua presente no cotidiano dos habitantes do município, não mais na forma de suas antigas funções, mas por se tratar de um prédio que após 129 anos de sua inauguração ainda está em pé e é visualizado por todos que passam por Lauro Müller, por estar localizado em uma das passagens para se chegar ao centro da cidade e/ ou seguir em direção à Serra do rio Rastro. Grande parte da população, portanto, tem contato com este prédio, seja de forma direta, frequentando-o em qualquer um de seus usos, ou de forma indireta através das lembranças de pessoas que por ali passaram.

Desde a sua construção original o prédio da estação sofreu algumas alterações, neste ano de 2014 o prédio está passando por uma restauração para ser a sede de um museu. Sendo assim, a estação que antes servia para a estrada de ferro, depois da enchente serviu para a rodovia, ainda beneficiando o setor de transporte. Agora abrigará as memórias dos moradores garantindo as próximas gerações o acesso a seus patrimônios culturais.

Existem, também, importantes e históricos exemplos de construções que tiveram seus usos originais substituídos, embora a função abrigo própria do espaço arquitetônico continuasse sendo exercida. Como por exemplo, podemos citar o caso das basílicas romanas, construções laicas, que tiveram suas dependências integralmente aproveitadas depois da liberação do cristianismo para abrigar as novas funções religiosas da igreja de São Pedro.¹⁰

O trecho acima retrata a mudança de uso, porém a permanência do edifício no local, especificamente o que acontece com a estação pois permanece, mas as suas utilidades mudaram para atender as novas necessidades do município de Lauro Müller.

Segundo Funari e Pelegrini, o conceito de patrimônio passou por várias alterações durante o tempo, sendo que o mais próximo a nós é o que se inicia com a criação dos Estados nacionais modernos, com eles há a necessidade de uma construção de identidade que una as pessoas em um território, língua e cultura.¹¹

Outra alteração no conceito de patrimônio acontece no pós 2ª guerra mundial com as reivindicações de direitos vindos de grupos sociais como os

¹⁰ Ibid. p. 13

¹¹ FUNARI, Pedro Paulo; PELEGRINI, Sandra de Cássia Araújo. **Patrimônio Histórico e Cultural**. 2. ed. Rio de Janeiro. Jorge Zahar Ed. 2006. p. 12.

feministas e os ambientalistas. É a partir desse momento que locais considerados antes sem valor também passam a ser considerados patrimônios, não mais apenas algo que pertenceu a algum personagem histórico ou as grandes construções arquitetônicas.

Sob esse enfoque, o patrimônio e as ações em sua defesa passaram a ser vistos como construções sociais historicamente edificadas, o que corrobora a superação das iniciativas legais restritas apenas a proteção dos bens selecionados segundo rígidos princípios de antiguidade, não raro limitadas à preservação de prédios públicos e religiosos. Essa abertura temática permitiu que construções menos prestigiadas ou mais populares como moinhos, mercados públicos ou estações de trem, fossem reconhecidas como patrimônio, incluindo-se nesse rol produções contemporâneas e bens culturais de natureza intangível, como expressões, conhecimentos, práticas, representações e técnicas.¹²

A Estação Ferroviária Dona Teresa Cristina é um dos poucos resquícios do início da mineração, pois grande parte ou foi destruída e modificada pela ação do homem ou foi levada pela ação da natureza por meio das enchentes ocorridas no município. Seu valor é inegável para a cidade, pois representa um período considerado como próspero, quando a mineração fortalecia a economia e o trem representava o progresso. É também um lugar revestido de memórias, que dependendo de seus usos podem ser distantes ou recentes. Todas estas características estão garantidas no artigo 216 da Constituição Federal Brasileira de 1988:

(...)Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira.¹³

Sendo assim é de extrema necessidade falar sobre memória, pois a presente pesquisa busca rememorar os usos da antiga estação ferroviária, para isto as entrevistas feitas com pessoas que usufruíram do local são utilizadas como metodologia.

Le Goff conceitua memória no campo científico global e como ela surge nas ciências humanas, destacando por esse ponto de vista a quais ciências cabem o estudo da memória.¹⁴ A memória então é individual e ligada à vida social, sendo um conjunto de funções psíquicas que permitem aos homens e mulheres ter impressões

¹² FUNARI, Pedro Paulo; PELEGRI, Sandra de Cássia Araújo. **Patrimônio Histórico e Cultural**. 2. ed. Rio de Janeiro. Jorge Zahar Ed. 2006. p. 36.

¹³ BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

¹⁴ LE GOFF, Jacques, **História e memória**. 5. ed. Campinas, SP: UNICAMP, 2003. p. 420.

do passado ou representadas como, assim as conservando; ela é objeto de estudo de várias áreas da ciência social como, por exemplo, a psicologia, a antropologia, entre outras.

Ainda segundo Le Goff, a amnésia que é estudada pela psiquiatria, pode ser coletiva e prejudica a identidade. Diz ainda que a memória é essencial para a identidade, seja ela individual ou coletiva e que alguns aspectos podem manipular a memória, consciente ou inconscientemente, é o caso do interesse, da afetividade, do desejo, da inibição ou da censura, sendo assim ao rememorar podemos deixar certas coisas de fora, consciente ou inconscientemente.

A memória, como propriedade de conservar certas informações, remete-nos em primeiro lugar a um conjunto de funções psíquicas, graças as quais o homem pode atualizar impressões ou informações passadas, ou que ele representa como passadas. Deste ponto de vista, o estudo da memória abarca a psicologia, a psicofisiologia, a neurofisiologia, a biologia e, quanto às perturbações da memória, das quais a amnésia é a principal, a psiquiatria.¹⁵

O autor ainda afirma que a memória varia com a ausência ou existência da escrita. A chamada memória étnica que é aquela dos povos sem escrita, mostra que os mitos de origem são os que dão fundamentação para a memória coletiva. A memória dos povos sem escrita é diferenciada da memória dos povos que utilizam a escrita, porem não divergentes. A memória coletiva é a história chamada de ideológica que descreve os fatos de acordo com certas tradições estabelecidas que tendem confundir história e mito.

Conforme os estudos de Goddy, Le Goff diz que os responsáveis pela oralidade dos mitos não reproduzem palavra por palavra, que dentre as versões há variantes, pois a acumulação de elementos na memória faz parte da vida cotidiana. A reprodução de palavra por palavra está ligada a escrita, pois a oralidade permite mais liberdade criativa à memória. A escrita marca uma transformação na memória coletiva, pois é possível ter um monumento comemorativo de um acontecimento, tornando este acontecimento algo que será preservado.

Para Halbwachs, usamos os testemunhos para enfraquecer ou reforçar o que já sabemos, mas que por algum motivo nos ficou obscuro.¹⁶ Sendo assim ele caracteriza a memória coletiva como sendo vinculada a grupos. Somente através desses grupos podemos ter lembranças, mesmo as nossas memórias individuais

¹⁵ Ibid. p.419.

¹⁶ HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Centauro, 2006.p. 29

são marcadas por fatores externos. Por exemplo, algo que somente quem viveu saiba e que não tenha chegado ao conhecimento de outra pessoa, ainda assim essa memória terá a marca das pessoas com as quais ele convive, ou seja, de um de seus grupos, já que é possível a participação em mais de um.

Nossas lembranças permanecem coletivas e nos são lembradas por outros, ainda que se trate de eventos em que somente nós estivemos envolvidos e objetos que somente nós vimos. Isto acontece porque jamais estamos sós. Não é preciso que outros estejam presentes, materialmente distintos de nós, porque sempre levamos conosco e em nós certa quantidade de pessoas que não se confundem.¹⁷

O autor ainda diz que quando não nos lembramos de algo é porque há uma descontinuidade, seja porque o grupo materialmente deixou de existir ou porque não pensamos nele, assim não o reconstruímos. Há também o motivo de um choque cerebral, onde esquecemos todo um período ou uma categoria de lembranças, neste caso mesmo que outras pessoas nos contem os fatos, não seremos capazes de absorvê-los como lembranças, pois a partir disto estaremos fora de um grupo, sendo assim toda a memória que temos com eles desaparecem. É necessário que além dos testemunhos tenhamos com o grupo pontos de contato para que consigamos reconstituir a lembrança em uma base comum.

Le Goff aponta que a memória coletiva pode ser manipulada quando ela faz parte da luta pelo poder de forças sociais. Essas classes se preocupam em serem senhores da memória e do esquecimento.¹⁸ A Revolução Francesa, por exemplo, utilizou da memória, manipulando-a, tirando da memória coletiva as grandes quantidades de vítimas.

No século XVIII os depósitos de arquivos, os museus e outros locais que contém a memória nacional se tornaram públicos. No século XX a construção de monumentos aos mortos e a fotografia se tornaram manifestações significativas da memória coletiva, elas acabam tornando a memória mais democrática e mais próxima das pessoas.

Le Goff diz ainda que quando há amnésia de um indivíduo, isso interfere diretamente na memória coletiva de povos ou nações, podendo assim gerar graves perturbações de identidade coletiva. O medo de uma amnésia coletiva gera nas pessoas a busca pela memória, e a exploração comercial dela, a ponto de ela se tornar um objeto de consumo.

¹⁷ HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Centauro, 2006.p. 30

¹⁸ LE GOFF, Jacques, **História e memória**. 5. ed. Campinas, SP: UNICAMP, 2003. p. 470

“A memória individual então é um ponto de vista sobre a memória coletiva”¹⁹, o indivíduo lembra por meio da memória do grupo, porém a intensidade com que elas são rememoradas varia de pessoa para pessoa, com base em fatores como o lugar que ocupa no grupo e as relações externas.

Segundo Halbwachs, Juntamente com a intervenção de grupos, a memória também sofre a intervenção de lugares. A imagem de tal espaço nos evoca memórias sobre ele e sobre o grupo inserido. Quando vamos a determinado local reencontramos ligações deste objeto com outros, formando assim uma espécie de quadro. Não há grupo que não se ligue a um local, mesmo não sendo a única maneira, ele faz com que o grupo rememore tais acontecimentos.

Cabe ressaltar, que segundo Halbwachs, também é possível rememorar sem ver tal objeto ou local.²⁰ O autor enfatiza que as nossas lembranças são divididas nas de fácil e difícil evocação. As de fácil acesso são as mais familiares e acessíveis a nós e aos outros. Nesse sentido podemos nos apoiar na memória dos outros, podendo assim recordá-lá quando queremos. Já as de difícil evocação, são as que pertencem a nós, e somente nós podemos reconhecer, temos a exclusividade sobre elas, logo não podemos nos apoiar em outras pessoas, tornando-a difícil de invocar.

Na verdade, entre as lembranças que evocamos facilmente e as que parecem ter perdido, encontraríamos todos os graus. As condições necessárias para que umas e outras reapareçam não diferem senão pelo grau de complexibilidade. Estas estão sempre a nosso alcance porque se conservam em grupos nos quais temos liberdade de entrar quando quisermos, nos pensamentos coletivos com os quais estamos sempre em estreito relacionamento, ainda que todos os seus elementos, todas as ligações entre esses elementos e as passagens mais diretas de uns aos outros nos sejam familiares. Aqueles nos são menos e mais raramente acessíveis, porque os grupos que os trariam para nós estão mais distantes, só estamos em contato com eles de modo intermitentes. Há grupos que se associam ou se encontram com frequência, embora possamos passar de um a outro, estar ao mesmo tempo em um e no outro; entre outros, as relações são muito reduzidas, quase invisíveis, e não temos nem oportunidade nem a ideia de percorrer as veredas escondidas pelas quais se comunicam.²¹

A presente pesquisa utiliza como metodologia a entrevista oral. Estas ocorridas em sua maioria com pessoas de idade avançada. Sendo assim se torna imprescindível tratar aqui sobre a memória dos idosos. Éclea Bosi relata em seu livro *Memória e Sociedade* que a maioria das lembranças surge quando não estão sendo

¹⁹ HALBWACHS, Maurice. A memória coletiva. São Paulo: Centauro, 2006. p. 69.

²⁰ Ibid. p. 66.

²¹ Ibid. p. 66.

gravadas, talvez por insegurança, talvez porque a lembrança realmente surgiu algum tempo após.

As pessoas idosas já passaram por diversas situações e modificações sociais, suas lembranças estão mais definidas do que uma pessoa jovem que ainda está inserida nas preocupações e acontecimentos do dia-a-dia. O idoso que muitas vezes já está aposentado possui um maior interesse sobre o passado, passa a lembrar com frequência, passando assim a ter o papel de lembrar e exerce-o muito a sério. Diferentemente do adulto que faz com que a lembrança seja um refúgio, um lazer, o idoso rememora de forma consciente.

Um fator relevante sobre a memória dos idosos é que esta reconstrução pode vir marcada por pressões, preceitos e valores por parte deles, provocando assim uma avaliação da memória individual e coletiva destes.

Um aspecto importante desse trabalho de reconstrução é posto em relevo por Halbwachs quando nos adverte do processo de “desfiguração” que o passado sofre ao ser remanejado pelas ideias e pelos presentes do velho. A “pressão dos preconceitos” e as “preferências da sociedade dos velhos” podem modelar seu passado e, na verdade, recompor sua biografia individual ou grupal seguindo padrões e valores que, na linguagem corrente de hoje são chamados “ideológicos”.²²

Para tanto se faz necessário o uso do conceito de “lugares de memória” já que o principal objetivo deste estudo é pensar a estação ferroviária como um lugar de memória para as pessoas do município. Fazendo assim uso do artigo: Entre memória e história: a problemática dos lugares, de Pierre Nora em que ele discute o que são estes lugares.

Segundo Nora a mídia fez com que se perdesse a herança histórica das pessoas, a busca e o interesse pela atualidade ganham espaço. Há a percepção de que há um esfacelamento da memória, mas esta percepção ao mesmo tempo cria o interesse pela memória.²³ O autor diz que é o fim dos lugares que transmitem e conservam valores, é o fim da memória, pois se nós ainda habitássemos nossas memórias não seriam necessários lugares que as conservassem.

Os lugares de memória nascem e vivem do sentimento que não há memória espontânea, que é preciso criar arquivos, que é preciso manter aniversários, organizar celebrações, pronunciar elogios fúnebres, notórias atas, porque essas operações não são naturais. É por isso a defesa, pelas minorias, de uma memória refugiada sobre focos privilegiados e enciumadamente guardados nada mais faz do que levar a incandescência à verdade de todos

²² BOSI, Ecléa. **Memória e sociedade: lembranças de velhos..** 3. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.p. 63.

²³ NORA, Pierre. **Entre a memória e a história: a problemática dos lugares.** Projeto História, São Paulo, nº 10, p. 07- 28, 1993.p. 7.

os lugares de memória. Sem a vigilância comemorativa, a história depressa os varreria. São bastiões sobre os quais se escora. Mas se o que eles defendem não estivesse ameaçado, não se teria, tampouco, a necessidade de construí-los. Se vivêssemos verdadeiramente as lembranças que eles envolvem, eles seriam inúteis, e se, em compensação, a história não se apoderasse deles para deformá-los, transformá-los, sová-los e petrificá-los eles não se tornariam de memória. É este vai e vem que os constitui: momentos de história arrancados do movimento da história, mas que lhe são devolvidos. Não mais inteiramente a vida, nem mais inteiramente a morte, como as conchas na praia quando o mar se retira da memória viva.

24

Os “lugares de memória” existem justamente por não haver mais meios de memória na sociedade, pois se ela existisse não precisaríamos de lugares para celebrá-la e recordá-la. Eles existem para bloquear o esquecimento. São restos de uma sociedade que prefere o novo, o atual e o futuro, sendo assim os museus, os arquivos, os cemitérios, são espelhos de outra época, eles causam um sentimento de pertencimento a um grupo em uma sociedade que reconhece indivíduos idênticos. São lugares de memória se existir uma significação em torno deles.

São lugares materiais, simbólicos e funcionais que coexistem. Um lugar material como um arquivo, por exemplo, somente é um “lugar de memória” se a imaginação o tornar simbólico. Um lugar funcional como um manual de aula ou testamento também só serão lugares de memória se houver um ritual. E um lugar simbólico como um minuto de silêncio serve para a concentração de lembranças. Estes são uma interação entre memória e história. Para Nora(1993) os “lugares de memória” não caberiam dentro das categorias de história tradicional, ele é uma história transferível.

O que os constitui é um jogo de memória e da história, uma interação dos dois fatores que leva a sua sobredeterminação recíproca. Inicialmente, é preciso ter vontade de memória. Se o princípio dessa prioridade fosse abandonada, rapidamente derivar-se-ia de uma definição estreita, a mais rica em potencialidades, para uma definição possível, mais maleável, susceptível de admitir na categoria todo objeto digno de lembrança.²⁵

Apropriando-se destes conceitos e das informações sobre a mineração e a estrada de ferro, a pesquisa segue para os usos da Estação Rodoviária através da rememoração das pessoas e do olhar de quem já vivenciou esse espaço durante os anos. O próximo capítulo trará os relatos de pessoas que tiveram um convívio com este lugar de memória e por meio delas busca-se encontrar as ressignificações do local.

²⁴ Ibid. p. 13.

²⁵ Ibid. p.27.

2. MEMÓRIAS NA ESTAÇÃO

Todos os dias é um vai-e-vem
A vida se repete na estação
Tem gente que chega pra ficar
Tem gente que vai pra nunca mais

A hora do encontro
É também, da despedida
A plataforma dessa estação
É a vida desse meu lugar.²⁶

Com base nos três conceitos apresentados anteriormente: patrimônio, memória e lugares de memória, o segundo capítulo desta pesquisa apresenta a estação como “lugar de memória”, rememorando através dela alguns acontecimentos do município e permitindo assim a identificação das significações que as pessoas entrevistadas têm com o local.

2.1. ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

O prédio da antiga estação ferroviária é um patrimônio que se encaixa no terceiro grupo dos classificados por Lemos, o de artefatos.²⁷ Dentre todos os artefatos que o município possui, a estação é a que chama mais atenção, pois este prédio guarda memórias de pessoas que por ali chegaram ou partiram.

A memória evocada pelo prédio da estação permite entender o cotidiano das pessoas e do município de Lauro Müller, e permite também entender a identidade cultural do local, pois segundo Le Goff, “a memória é um elemento essencial do que se costuma chamar identidade, individual ou coletiva, cuja busca é uma das atividades fundamentais dos indivíduos e das sociedades de hoje, na febre e na angústia”.²⁸

²⁶ NASCIMENTO, MILTON. **Encontros e despedidas**. São Paulo: Universal, 1999. In: Travessia. Faixa 07

²⁷ LEMOS, Carlos A. C. **O que é patrimônio histórico**. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1981. p. 10.

²⁸ LE GOFF, Jacques, **História e memória**. 5. ed. Campinas, SP: UNICAMP, 2003. p. 469.

Figura – 2. Estação ferroviária de Lauro Müller.



Fonte: <https://www.facebook.com/daniellschuch?fref=ts>. Autor desconhecido. Data desconhecida.

É em busca dessa rememoração que o presente estudo analisa a estação como um “lugar de memória”, pois reconhece nela suas significações. A preocupação em tornar essas memórias visíveis parte do que Pierre Nora (1993) chama de uma memória esfacelada²⁹, pois o momento em que a humanidade vive presa mais ao novo do que ao antigo. A memória não é viva, pois se fosse não seriam necessárias às criações de museus e a preservação de datas comemorativas.³⁰

A proposta de rememorar a estação é baseada nisto, no fim da memória e a necessidade da criação de lugares que cristalizem a memória e sirvam como uma âncora para as pessoas.

Os entrevistados emprestaram suas memórias para este estudo. A estação ferroviária é rememorada por meio deles, a memória é a norteadora, é ela que faz da estação um lugar diferenciado e cheio de lembranças. A problemática da pesquisa se ancora em pensar a estação como “lugar de memória” e assim colher e identificar as significações deste espaço para cada uma destas pessoas.

O mundo atual atribui uma maior importância ao novo e ao tecnológico e muitas vezes o antigo é relacionado ao atraso, fazendo com que seja esquecido. Muitos idosos não são ouvidos pelos mais jovens, o que impossibilita a conservação

²⁹ NORA, Pierre. **Entre a memória e a história**: a problemática dos lugares. Projeto História, São Paulo, nº 10, 1993. p. 7.

³⁰ Ibid. p. 3.

e a transferência de experiências, por essa razão é importante preservar as memórias dos mais velhos, para que os jovens saibam e conheçam o passado por intermédio delas e assim possam continuar a repassá-las.

Ouvir um idoso, observar imagens, fotos e vídeos são formas de transmitir a história, pois a conversa e as imagens permitem a rememoração e também o conhecimento sobre determinado acontecimento, sentimentos e sensações.

Conforme a pesquisa foi se aprofundando, ficou evidente a escassez de fontes sobre a estação, portanto, as bases deste estudo são as entrevistas orais, fotos e bibliografias pertinentes ao tema proposto. Ocorre que o prédio que está sendo restaurado atualmente não é o original, porém, tanto o antigo quanto o mais recente foram construídos no mesmo local. Infelizmente não foi possível precisar por falta de fontes se a referida estação foi reformada ou reconstruída, como já exposto anteriormente.

Segundo os relatos do Sr. Valdir Teixeira, que é morador do município há 67 anos, a estação era feita de pedra de fundação de casa, porém, segundo relato do Sr. Ademar, morador do município há 75 anos, o material da estação era outro: “Era casinha de tijolo mal feita, que serviam cafezinho de manhã pra quem passava lá para pegar o trem”.³¹ A pesquisadora não teve acesso a nenhum documento oficial sobre os materiais e a construção do prédio, porém com base nos relatos e na divergência entre eles a hipótese de que houve um prédio anterior ao atual ganha força. O prédio atual da estação não tem como material a pedra e sim tijolos, o que pode indicar que houve uma primeira estação erguida com pedra, e posteriormente outra construída com tijolos.

O prédio foi construído com a finalidade de servir como estação ferroviária, como parte integrante da linha férrea Minas-Imbituba que possuía várias estações ao longo do seu trajeto. A companhia da estrada de ferro construía casas para os seus trabalhadores. Para o agente ferroviário, em especial, era permitido que fizesse da própria estação como local de moradia. É o caso da Sra. Plácida Correa Teixeira, 78 anos, seu pai era agente ferroviário e a sua família morava no prédio da estação. “Nós morávamos na estação que era uma casa toda feita de

³¹ Ademar Pescador. Entrevista cedida a Raiany Ceccone pescador. Lauro Müller. 17/07/14.

pedra [...]O pai era agente da estação... então morei, eu vim pra cá eu tinha uns cinco anos [...]”.³²

As memórias sobre a sua casa da infância, trás outro dado para a construção do prédio, segundo ela a estação era “uma casa enorme feita pelos ingleses, foi construída por eles”.³³ As lembranças da Sra. Plácida confirmam as fontes bibliográficas que dizem que com a vinda dos ingleses e a construção da estrada de ferro marcam o início da exploração de carvão em Lauro Müller.

A entrevistada diz que as suas lembranças da estação durante a infância eram o divertimento, onde ela e seus amigos se reuniam para brincar. “Que a estação tinha uma área assim comprida, coberta, ali a gente brincava, corria, brincava de se esconder”.³⁴ A área coberta a que ela se refere, é a área de embarque e desembarque de passageiros que ainda está construída, tornando possível que a Sra. Plácida ou qualquer outra pessoa que participou das brincadeiras neste local possam ainda hoje andar sobre esta área.

Figura – 3. Área do atual prédio da Estação Ferroviária de Lauro Müller.



Fonte: Acervo pessoal de Raiany Ceccone Pescador. Data: 12\10\14.

³² Plácida Correa Machado. Entrevista cedida para Raiany Ceccone Pescador. Lauro Müller. 31\07\14.

³³ Plácida Correa Machado. Entrevista cedida para Raiany Ceccone Pescador. Lauro Müller. 31\07\14.

³⁴ Plácida Correa Machado. Entrevista cedida para Raiany Ceccone Pescador. Lauro Müller. 31\07\14.

A estação era um local de encontro de várias pessoas, independente de sua idade, sexo e classe social, sendo assim muitas histórias se passaram ali, muitos encontros e desencontros, brincadeiras, medos, tristezas e alegrias.

Durante as entrevistas a maioria das lembranças rememoradas através da estação são a das brincadeiras, os namoros, os passeios, a curiosidade sobre o trem e as pessoas que chegariam ou partiriam com ele. Como é o caso do Sr. Vilson Gabriel “então eu sempre tava ali porque não tinha nada, o bom da gente era ver o trem chegar né”.³⁵

A estação era um ponto de sociabilidade de pessoas numa cidade pequena, era neste local que as pessoas se encontravam e conversavam, não é difícil imaginar que neste lugar as notícias circulavam, pessoas se conheciam e se despediam, era ali também que chegavam os mantimentos, pois era o meio de transporte mais rápido e eficiente da época.

Porém, rememorar não trouxe apenas lembranças felizes. Para o Sr. Ademar quando criança os vagões do trem causavam medo, estes sentimentos provavelmente estão ligados às recordações relacionadas à estação, como por exemplo, as lembranças de um acidente com seu pai. “[...]que era o responsável por trazer mantimentos de Treviso, ele foi botar um revólver que tinha dentro de um barril e atirou perto assim do braço e teve que ir lá em Laguna para tirar a bala”.³⁶ Para receber o tratamento adequado teve que ir até Laguna de trem, já que Lauro Muller não possuía suporte médico necessário e o trem era o transporte mais rápido e eficiente nesses casos.

As memórias dos entrevistados vão além das brincadeiras e curiosidades da infância. A ferroviária também foi palco de um encontro que resultou em casamento que dura até os dias atuais. A filha do agente ferroviário que passou a infância brincando com seus amigos na área da estação, quando jovem também encontrou nesse mesmo lugar o seu marido, que desceu na estação ferroviária vindo de Florianópolis. A Sra. Plácida lembra muito bem desse dia, o acontecimento foi de tamanha importância que ela recorda até as vestimentas do Sr. Valdir, que segundo ela desceu do trem na estação com uma gaiola na mão e com uma capa de gola godê.

³⁵ Vilson Gabriel. Entrevista cedida para Raiany Ceccone Pescador. Lauro Müller. 30/07/14.

³⁶ Ademar Pescador. Entrevista cedida a Raiany Ceccone pescador. Lauro Müller. 17/07/14.

Para o Sr. Valdir “quando saltei de trem eu olhei para o lado e vi ela na porta da casa dela e já foi amor à primeira vista”.³⁷ O namoro começou depois, num primeiro momento apenas houve trocas de olhares, posteriormente é que ocorreu o encontro. O Sr. Valdir lembra que em um determinado dia ele se encontrava jogando sinuca em um bar e foi chamado por um menino que lhe informou que uma moça queria falar com ele, chegando ao local ele encontra a jovem Plácida na companhia de uma amiga. Ele conta que ficou envergonhado e que não sabia qual das duas queria falar com ele, porém a Sra. Plácida tomou a iniciativa e começou a conversa, foi neste contexto que se deu o início do namoro dos dois.

O narrador ainda dá mais detalhes mostrando o quanto os pais da namorada e a própria sociedade eram rígidos “Ai começamos o namoro, mas o namoro era lá na porta da casa dela e eu aqui, era cem metros de distância um do outro e eles falavam da gente ainda (risos da mulher)”.³⁸

O namoro dos dois ocorria no prédio da estação que servia de casa para a Sra. Plácida e seus familiares, era da sala que a sua mãe observava o namoro dos dois, o Sr. Valdir ficava do lado de fora na porta e ela dentro da estação. “[...] Aí nós namorávamos ali né. Aí a sala, assim tinha a porta que ficava para a estação, era meia porta, a mãe ficava na sala e ele ficava do lado da rua na porta e eu do lado de dentro, era o nosso namoro (risos)”.³⁹

É relevante ressaltar que enquanto o Sr. Valdir rememorava o encontro com sua esposa, ela do sofá de casa ouvia tudo e sorria, tornando visível o quanto era agradável rememorar essas lembranças.

Como a estação era um ponto de encontro, muitas vezes amigos se reuniam no local para irem juntos de trem para as cidades vizinhas. Como é o caso do Sr. Ademar, ele recorda que quando jovem, por volta da década de 50, ele e seus amigos se encontravam na estação. “É que nós andava muito de trem, pegava o trem da estação (risos) e nós ia até tubarão com os amigos, muito amigo”.⁴⁰

Para o Sr. Manoel rememorar a sua juventude através da estação ferroviária traz lembranças relacionadas ao seu trabalho. Enquanto muitos jovens utilizavam o trem como meio de transporte, ele fazia do trem seu modo de ganhar a

³⁷ Valdir Dias Texeira. Entrevista cedida para Raiany Ceccone Pescador. Lauro Müller. 31\07\14.

³⁸ Valdir Dias Texeira. Entrevista cedida para Raiany Ceccone Pescador. Lauro Müller. 31\07\14.

³⁹ Plácida Correa Machado. Entrevista cedida para Raiany Ceccone Pescador. Lauro Müller. 31\07\14.

⁴⁰ Ademar Pescador. Entrevista cedida a Raiany Ceccone pescador. Lauro Müller. 17\07\14.

vida. Trabalhou por 33 anos na estrada de ferro, e em várias estações da linha férrea Minas-Imbituba, porém foi na estação de Lauro Müller onde aprendeu o seu ofício. “[...]Foi ali que eu aprendi a ser agente de estação, foi naquela estação”.⁴¹

O Sr. Manoel lembra com carinho do seu trabalho na estação ferroviária, diz que recebia as pessoas com gosto e que tudo ali era importante, porque ele realmente gostava daquilo. A lembrança que lhe causa tristeza é quando deixou aquele lugar, o momento de sua aposentadoria foi doloroso.

A pior coisa, que não foi importante pra mim, foi me aposentar. Porque quando eles aposentam o cara é porque não presta pra mais nada, ele tá velho. Aí que coisa mais ruim. Aí o cara não pode fazer mais nada, vai ficando quieto, (inaudível), vai apertando os nervos. Reza pra não ficar velho, porque velho não é fácil.⁴²

O Sr. Manoel traz a tona seus sentimentos bons em relação ao período que trabalhou no local e os ruins quando se trata do seu afastamento do trabalho e da velhice. Fica nítida a ideia que a aposentadoria representa para ele, o esquecimento, a inatividade e do descontentamento. As lembranças do Sr. Manoel de seu trabalho certamente lhe trazem a saudade de um tempo em que ele era ativo segundo os padrões da sociedade atual e que recebia as pessoas que passavam pela estação.

O homem ativo não relembra com facilidade, seus afazeres e preocupações não lhe deixam espaço para rememorar, ao cabo que o inativo, independentemente de sua idade exerce esse papel, seu afastamento das pressões cotidianas lhe permite o momento de rememorar e repassar seus conhecimentos e lembranças. Segundo Ecléa Bossi, “[...] neste momento de velhice social resta-lhe, no entanto, uma função própria: a de lembrar. A de ser a memória da família, do grupo, da instituição, da sociedade.”⁴³

Ainda sobre seu período de trabalho, ele fala sobre como era trabalhar na estação e que ela intermediava a comunicação entre as pessoas, segundo o Sr. Manoel “Naquele tempo nós era correio”.⁴⁴ As cartas, telegramas e telefonemas passavam pelas mãos dos trabalhadores da estação, e eles repassavam aos

⁴¹ Manoel Martins Fortunato. Entrevista cedida para Raiany Ceccone Pescador. Lauro Müller. 01\08\14.

⁴² Manoel Martins Fortunato. Entrevista cedida para Raiany Ceccone Pescador. Lauro Müller. 01\08\14.

⁴³ BOSI, Ecléa. **Memória e sociedade: lembranças de velhos..** 3. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.p. 63.

⁴⁴ Manoel Martins Fortunato. Entrevista cedida para Raiany Ceccone Pescador. Lauro Müller. 01\08\14.

destinatários. O Sr. Manoel relembra que muitas vezes isto atrapalhava o trabalho dele, pois tinha que parar seu trabalho para ensinar os outros que ainda não conseguiam receber devidamente os telegramas que chegavam à estação.

Com os relatos de alguns moradores é possível perceber que o cotidiano das pessoas era marcado pela estrada de ferro, já que ela serviu até a década de 1970 como um dos principais meios de transporte. Segundo o Sr. Valdir, existiam somente três carros em Lauro Müller, um Ford que pertencia a Companhia Barro Branco, no qual apenas o gerente da Companhia poderia utilizar; um carro do qual ele não lembra do modelo, que pertencia ao Sr. Bento Fernandes; e um outro Ford que pertencia ao Sr. Gildo Rota, que era o único taxista da cidade.

Sendo assim, o trem era a maneira mais prática de se locomover pela região. Lauro Müller durante este período não contava com médicos especialistas, laboratórios e afins. Assim, as pessoas recorriam ao trem quando havia a necessidade de procurarem um médico especialista, por exemplo. É o caso relatado pelo Sr. Vilson Gabriel, que em 1950 lembra-se de ter ido de trem até Tubarão acompanhar sua mãe no cardiologista.

Quando perguntados sobre pessoas marcantes que frequentaram a estação ferroviária, todos os entrevistados relataram nomes de pessoas próximas, vizinhos e amigos, rememoraram nomes de pessoas do seu grupo de convívio. O Sr. Ademar cita seus amigos de juventude como pessoas marcantes, “É, meus amigos assim, o Juracir Espindola, o Lídio Pescador, o Janor Da Lefe, o Dioclésio, o José de Jesus, isso nossos amigos que nós ia, o Aládio. Nós íamos todos para Tubarão para passear”.⁴⁵

Por meio da estação alguns narradores recordaram suas atividades quando jovens, um exemplo foi o futebol. Lauro Müller tinha nas décadas de 1950 e 1960 um time de futebol relativamente grande, o Henrique Lage, neste time jogavam moradores do município e alguns jogadores que eram contratados de fora em troca de um emprego na Carbonífera Barro Branco.

O Sr. Vilson Gabriel de 74 anos relata que como muitos jogos foram feitos no município de Lauro Müller as pessoas iam à estação ver os jogadores de outros times chegarem para os jogos de futebol. Quando o time de Lauro Müller ia jogar fora, o Sr. Vilson e outros jogadores do time iam de trem até o local do jogo. Ele

⁴⁵ Ademar Pescador. Entrevista cedida a Raiany Ceccone pescador. Lauro Müller. 17/07/14.

lembra que quando eles ganhavam o jogo os torcedores do time rival apedrejavam o trem em que eles estavam.

É inegável a relação forte que o Sr. Vilson tem com o futebol, quando esta entrevista foi feita ele mostrou a pesquisadora fotos antigas do clube de futebol, um antigo álbum de figurinhas do time no qual ele fez parte sendo que a sua própria foto está no álbum. Quando perguntado sobre acontecimentos importantes ocorridos na estação ele rememorou episódios relacionados ao futebol, lembrou as provocações que um time fazia com o outro. Sua memória o levou para 1954, quando o time de Lauro Müller perdeu, lembrando que ele ainda não jogava no Henrique Lage, que era o time da cidade.

[...] Me lembro uma vez, eu acho que eu tinha 14 anos e veio o Hercílio Luz jogar contra o Henrique Lage aqui, e fizeram uma porção de cartaz, o cartaz era uma chuteira assim e chutando o pinto, o pinto era um jogador do Hercílio Luz, e o Henrique Lage precisava ganhar essa partida e perdeu de 4 a 2.⁴⁶

Todas essas rememorações aconteceram, pois a estação de trem era a chegada e a saída desses jogadores, inclusive a do Sr. Vilson que usava o trem como transporte para as partidas fora de Lauro Müller. Era o local onde ele e seus colegas de time se reuniam para ir para a próxima partida em um campo do qual não era o da sua cidade com a expectativa de uma vitória.

Mediante as memórias dos narradores foi possível rememorar acontecimentos passados na cidade tendo a estação lugar de memória e perceber o que foi significativo para cada um deles. Para o Sr. Vilson, como dito acima, o futebol foi o que mais lhe marcou. Porém na fala dos outros moradores pode-se perceber períodos e acontecimentos diversos.

O Sr. Ademar rememora a morte de uma mulher, no qual segundo ele “[...] o trem ia passando e a mulher se atirou-se de cima do morro, ela tava meia fora da casinha”, neste momento o Padre Santo Spricigo que passava pelo local, vendo o acontecido fez o ritual da extrema unção “acendeu o isqueiro pra dar a ida pro céu”.⁴⁷

A Sra. Plácida rememora dois acontecimentos importantes envolvendo a estação, primeiro o encontro com seu marido e segundo uma agressão e posteriormente assassinato. Ela lembra que morar na estação permitia a ela e a sua

⁴⁶ Vilson Gabriel. Entrevista cedida para Raiany Ceccone Pescador. Lauro Müller. 30/07/14.

⁴⁷ Ademar Pescador. Entrevista cedida a Raiany Ceccone pescador. Lauro Müller. 17/07/14

família ver o movimento. Um dia sua mãe e sua tia estavam na janela da estação e presenciaram uma agressão entre o delegado do município e um rapaz de 17 anos.

Ela recorda que o delegado era muito respeitado e tinha fama de ser bravo, após a agressão que ocorreu no prédio da estação ferroviária o rapaz que havia sido agredido pelo delegado voltou e assassinou o delegado. O Sr. Valdir, marido da Sra. Plácida diz que lembra de ter escutado sobre o ocorrido citado acima, porém não presenciou já que ainda não morava em Lauro Müller.

O Sr. Manoel que trabalhou durante 33 anos na estrada de ferro, diz que “[...] pra mim tudo era importante”⁴⁸, pois segundo ele o gosto pelo seu trabalho fez com que tudo o que aconteceu na estação fosse importante.

As rememorações em torno da estação ferroviária trazem memórias de períodos diferentes, sentimentos diferentes e de pessoas diferentes, já que cada memória está ligada a outras mais, de pessoas que fizeram e ainda fazem parte da vida, da história e das memórias dos narradores.

2.2. ESTAÇÃO RODOVIÁRIA

Com o passar do tempo ocorreram algumas mudanças não só físicas como também de uso da estação. Durante a década de 1970, com a desativação do ramal férreo, a mesma começou a receber ônibus ao invés de trens, transporte que ao que tudo indica se mostrou mais viável para o período. Essa questão de mudança ou adaptação não é algo incomum, há várias outras construções que tiveram seu uso modificado com o tempo.

Segundo Lemos, ao se referir a determinadas construções históricas como artefatos por terem “vida demorada e uso prolongado”⁴⁹ podem servir para outras funções. É comum que devido às alterações esses artefatos passem por modificações estruturais, como é o caso da estação ferroviária que ao longo dos anos em que permanece construída passou por algumas reformas para melhor se adaptar às necessidades objetivas do momento.

Acontece que a troca de usos do prédio da estação está ligada, em grande medida, à enchente que ocorreu no município de Lauro Müller em 1974. Por

⁴⁸ Manoel Martins Fortunato. Entrevista cedida para Raiany Ceccone Pescador. Lauro Müller. 01\08\14.

⁴⁹ LEMOS, Carlos A. C. **O que é patrimônio histórico**. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1981. p. 13.

ocasião da forte enchente, os trilhos daquele ramal foram muito danificados e a companhia Dona Teresa Cristina preferiu não reconstruí-los, pois avaliava que não seria viável financeiramente, como diz o Sr. Manoel, “[...] esculhambou a primeira, arrumaram, a segunda veio e não deu pra arrumar, tinha mais eles não quiseram arrumar mais, falta economia né não dava lucro, era um prejuízo[...]”.⁵⁰

A enchente de 1974 causou graves danos ao município e também provocou a mudança do uso do prédio da estação ferroviária. Como não havia mais trens circulando naquele trajeto a mesma foi desativada e passou a funcionar como estação rodoviária. É importante mencionar que durante a década de 1970 já havia a circulação de ônibus pelo Município, porém a rodoviária funcionava em um prédio construído pelo Sr. Sabino Rizati, que também era proprietário de alguns ônibus. Infelizmente a pesquisadora não conseguiu identificar em qual local de Lauro Müller o primeiro prédio da estação rodoviária foi construído.

Segundo o Sr. Antônio, filho do Sr. Sabino, após a enchente que destruiu o prédio em que seu pai tinha a estação rodoviária, o Sr. Sabino “através de meios políticos, conseguiu com um senador a posse desse bem”.⁵¹ Ainda segundo ele, o Sr. Sabino conseguiu com ajuda política que a rodoviária passasse a ser dentro da antiga estação de trem, já que a mesma foi desativada devido à destruição dos trilhos do ramal ferroviário.

Figura – 4. Estação Rodoviária de Lauro Müller



Fonte: <https://www.facebook.com/daniellschuch?fref=ts>. Autor desconhecido. Data desconhecida.

⁵⁰ Manoel Martins Fortunato. Entrevista cedida para Raiany Ceccone Pescador. Lauro Müller. 01\08\14.

⁵¹ Antônio Sabino Rizati. Entrevista cedida para Raiany Ceccone Pescador. Lauro Müller. 20\10\14.

As memórias da estação rodoviárias são mais escassas e confusas, o que é curioso já que ela trata de um período mais recente. O Sr. Manoel diz que a estação servia apenas como parada para os ônibus porque não se tinha outro lugar, “não era uma agência rodoviária, era uma parada, como se diz não tinha outro lugar, depois da enchente não tem outro lugar ali. Então ali era o ponto. Ela nunca foi rodoviária, ela sempre foi ferroviária, como é ainda”.⁵²

O fato de o Sr. Manoel ter demonstrado que suas memórias ligadas à estação são as de seu ofício e também as mais felizes, devem ser levadas em consideração na análise do trecho acima. Para ele o prédio continua sendo uma estação ferroviária, e o seu principal uso foi o de receber os passageiros do trem, a sua fala mostra que ele não reconhece a estação como rodoviária.

O relato do Sr. Valdir confirma a versão de que a estação ferroviária teria sido sim uma rodoviária, pois ele trabalhou no local por seis anos como agente das empresas de ônibus São José e Nevatur.

A época eu não sei, eu sei que eu trabalhei um pouco ali. Um lado era o bar e do outro lado era a agência da Santo Anjo e a outro no lado era da São José, da Nevatur que eu trabalhava e a Santo Anjo era o Valdemar Mendes que ia levar a gente né.⁵³

Para o Sr. Antônio, 52 anos, filho do administrador da rodoviária e do bar, a maioria das lembranças da estação rodoviária e do bar acontecem por meio de seu trabalho e dos empreendimentos do pai, cabendo ressaltar que ele possuía uma relação próxima com o local e o frequentava diariamente.

O fato de a estação rodoviária ser pouco lembrada pelos outros entrevistados não significa que ela foi menos movimentada, pois segundo o Sr. Antônio, a estação “era um ponto até de encontro de personalidades e pessoas que se destacavam aqui na região, pela rodoviária ser um lugar assim de muita circulação de pessoas então aquilo ali, atraía esse tipo de pessoas, né”.⁵⁴

Provavelmente este fato se deve pela idade da maioria dos entrevistados, eles estão mais próximos ao período do auge do transporte ferroviário do que o do transporte rodoviário. É o que se conclui comparando com as lembranças do Sr. Antônio, 52 anos, com os demais que possuem uma idade variante entre 70 e 80 anos.

⁵² Manoel Martins Fortunato. Entrevista cedida para Raiany Ceccone Pescador. Lauro Müller. 01\08\14.

⁵³ Valdir Dias Texeira. Entrevista cedida para Raiany Ceccone Pescador. Lauro Müller. 31\07\14.

⁵⁴ Antônio Sabino Rizati. Entrevista cedida para Raiany Ceccone Pescador. Lauro Müller. 20\10\14.

A estação rodoviária no prédio acima citado foi desativada, e outro prédio foi construído para abrigá-la.⁵⁵ Baseada na placa de inauguração fixada no novo prédio, ele passou a receber ônibus no dia 17 de agosto de 2001.

Porém, segundo o Sr. Valdir hoje a estação não recebe a quantidade de pessoas comparadas ao período em que ele trabalhou no ramo como agente rodoviário. “Aí foi transferido à rodoviária para ali e é até hoje né. Mas, só que não tem movimento, os ônibus vão lá mas, não tem mais passageiros”.⁵⁶

Cabe evidenciar que a maioria das pessoas entrevistadas possuíam mais lembranças da estação, como ferroviária. A rememoração mediante a estação como rodoviária aconteceu apenas com aqueles entrevistados que trabalharam no local.

2.3 BAR

É importante esclarecer que até o início da década de 1970, ou seja, enquanto o prédio servia como estação ferroviária, existia uma espécie de venda, que atendia as pessoas que desciam e subiam no trem. Após a instalação da estação rodoviária, isso após a enchente, “por volta de 1976”⁵⁷, passou a existir um bar. Então, neste mesmo espaço funcionaram dois locais de comércio, em épocas, finalidades e contextos diferentes.

Rememorando a estação no período em que teve seu uso para o transporte ferroviário a Sra. Plácida diz que não havia um bar no local e sim uma espécie de venda. “Ali na estação não tinha bar, era uma casinha de madeira que era do seu Zé Pedro. E ali de manhã servia cafezinho, servia pão assim para as pessoas que iam viajar cedo e abria cedo para receber as pessoas”.⁵⁸

Sobre o proprietário dessa venda há uma divergência, o Sr. Ademar lembra que o dono era o “Satiro Saturno que morava lá no km 107, morreu ele”.⁵⁹ Já o Sr. Valdir, assim como a Sra. Plácida, aponta como dono um tal de Pedro. Logo, é

⁵⁵ O atual prédio que serve para o Município como estação rodoviária está localizado a Rodovia SC, 390. Seu prédio possui uma arquitetura moderna, ainda mais comparada a estrutura da outra estação, que mesmo com as modificações que houveram ela não perdeu as características antigas. A rodoviária atual continua recebendo passageiros.

⁵⁶ Valdir Dias Teixeira. Entrevista cedida para Raiany Ceccone Pescador. Lauro Müller. 31\07\14.

⁵⁷ Antônio Sabino Rizati. Entrevista cedida para Raiany Ceccone Pescador. Lauro Müller. 20\10\14.

⁵⁸ Plácida Correa Machado. Entrevista cedida para Raiany Ceccone Pescador. Lauro Müller. 31\07\14.

⁵⁹ Ademar Pescador. Entrevista cedida a Raiany Ceccone pescador. Lauro Müller. 17\07\14.

provável que a venda tenha mudado de dono ao longo dos anos em que esteve ativada.

A pesquisadora tentou encontrar as pessoas apontadas como proprietárias da venda que funcionava no prédio da antiga estação ferroviária, porém não obteve êxito na procura de nenhum dos nomes acima.

Durante o período em que o prédio serviu como estação rodoviária existia um bar funcionando dentro dele. Segundo o Sr. Antônio, este bar era propriedade primeiramente do Sr. Sabino Rizati, posteriormente o seu genro, José Elias Filho, conhecido como “Deco” deu continuidade à administração do bar.

A maioria dos narradores diz não ter frequentado o bar e não saber quem era o seu proprietário, não relataram à autora suas memórias por meio deste uso da estação, com exceções do Sr. Antônio e do Sr. Valdir, este último trabalhou por seis anos na estação rodoviária, por isso teve um contato maior com o bar que funcionava no mesmo local.

O Sr. Valdir diz que como trabalhou na estação ele chegou a frequentar o bar, quando era necessário o troco para as passagens de ônibus, ele conseguia o dinheiro com o dono do bar. O proprietário do bar era o “Deco”, e que inicialmente o proprietário teria sido o sogro, porém após o casamento o sogro teria deixado que o genro “Deco” assumisse o estabelecimento. O Sr. Valdir lembra o seu antigo trabalho através do bar, pois todas as suas lembranças compartilhadas com a pesquisadora sobre o bar estão ligadas ao seu emprego como agente rodoviário.

Obviamente o Sr. Valdir está se referindo ao Sr. Sabino e o seu Genro Jose Elias. Os relatos do Sr. Valdir e do Sr. Antônio são os mesmos e possibilitam maior veracidade quanto à identidade dos proprietários do local.

O Sr. Antônio relata que as suas lembranças do local são as melhores possíveis, sua memória está ligada a sua juventude e também ao seu emprego e os círculos sociais que foram formados dentro do bar, pois sua família era a proprietária do negócio o que permitiu a aproximação com pessoas influentes na região.

Ele ainda relata que a clientela do bar era composta em sua maioria de pessoas que chegavam ou partiam de ônibus e paravam para lancha ou beber. O

Sr. Antonio acredita que a grande circulação atraia as “pessoas que tiveram um destaque político”⁶⁰ para o local.

[...]Eu vivi a juventude ali, onde a gente trabalhava, ganhava o nosso sustento. A gente criou um grande grupo de relacionamentos com pessoas de muita importância na sociedade, onde abriu janelas e caminhos para a gente viver na nossa região e foi muito importante na nossa vida.⁶¹

Hoje o bar não está mais em funcionamento, segundo o Sr. Antônio, o “Deco” continuou a administrar o bar, mesmo com a desativação da rodoviária, até o final de 2012. Após essa data a estação foi fechada e não teve nenhuma utilização até o ano de 2014, com o projeto de restauração ela está sendo preparada para ter um novo uso para a cidade, o de Ecomuseu.

2.4. CENTRO DE INFORMAÇÕES TURÍSTICAS E SEDE DO ECOMUSEU.

Como mencionado acima, o prédio da antiga estação está passando por processo de restauração com o objetivo de ser tornar um local destinado a informações turísticas e sede do eco museu que contará com um espaço de exposição. Pelo fato do prédio estar sendo novamente ativado, a pesquisadora procurou identificar nos entrevistados o que eles acreditavam que o museu deveria preservar e como surgiu a ideia desse novo uso para a estação, informações turísticas e sede do ecomuseu.

Alguns entrevistados não souberam informar como ou quem teve a ideia da restauração. Como é o caso da Sra. Plácida “Pois agora, agora a estação é aquela casinha que tem lá, agora de quem surgiu a ideia aí eu não sei”.⁶² Já outros entrevistados lembram que o projeto já existia faz tempo, porém só este ano conseguiu ser realizado.

A grande parte ligou o projeto com prefeitos anteriores, como é o caso do Sr. Valdir, ele ainda relata que a Companhia Barro Branco foi um empecilho para a realização do projeto.

Olha, eu vi comentário que na época do Deco. O Deco queria fazer um museu ali. Mas tinha problema de negócio de política essas coisas. A Barro Branco cedia, não cedia e a estrada não deixava e enquanto eles tavam naquela confusão toda ficou parado assim. Agora eu soube que parece que eles tão reformando lá pra fazer o museu.⁶³

⁶⁰ Antonio Sabino Rizati. Entrevista cedida para Raiany Ceccone Pescador. Lauro Müller. 20\10\14.

⁶¹ Antônio Sabino Rizati. Entrevista cedida para Raiany Ceccone Pescador. Lauro Müller. 20\10\14.

⁶² Plácida Correa Machado. Entrevista cedida para Raiany Ceccone Pescador. Lauro Müller. 31\07\14.

⁶³ Valdir Dias Texeira. Entrevista cedida para Raiany Ceccone Pescador. Lauro Müller. 31\07\14.

O Sr. Manoel diz que a ideia partiu do governo do prefeito Nestor Spricigo, e que ele não recorda do motivo que levou o projeto a não ter sido posto em prática. A confusão dos períodos pode se dar pelo fato de que um prefeito foi sucessor do outro. O prefeito citado pelo Sr. Valdir, o “Deco”, se chama Itamar e governou de 97 a 2000, o prefeito “Spricigo”, citado pelo Sr. Manoel governou de 2001 a 2008.

Quando perguntados sobre quais memórias o museu deverá guardar, todos responderam que as memórias da antiga ferroviária, do trem, do carvão e das dificuldades dos mineiros. São estas as memórias que para eles o local deverá possibilitar, aos mais jovens que conheçam e aos mais velhos que viveram esse período possam lembrar.

O começo, as dificuldades que os mineiros passavam que eu me lembro muito bem, eu fui no Itanema numa mina do (inaudível) Riguetto, aí eu ia na mestre e tinha um senhor parado, eu disse que houve? Não, eu to respirando porque onde eu trabalho quase não tem ar. Aí eu fui La onde ele tava trabalhando e de fato, ele trabalhava 5 minutos e tinha que sair porque não tinha ar, e aquele tempo não usava proteção no nariz e tal pra não entrar poeira né, e eu me lembro dessa passagem que o cara tinha que sair de onde ele tava para respirar, porque não tinha ar.⁶⁴

Figura – 5. Prédio da Estação em restauração para a implantação do centro de informações turísticas e sede do eco museu.



Fonte: Acervo pessoal de Raiany Ceccone Pescador. Data: 12\10\14.

O Sr. Valdir diz que fotos antigas do município deveriam fazer parte do acervo do museu, não somente fotos da estação, mas da cidade em geral. A partir disso ele rememorou que as suas fotos pessoais foram destruídas em um incêndio

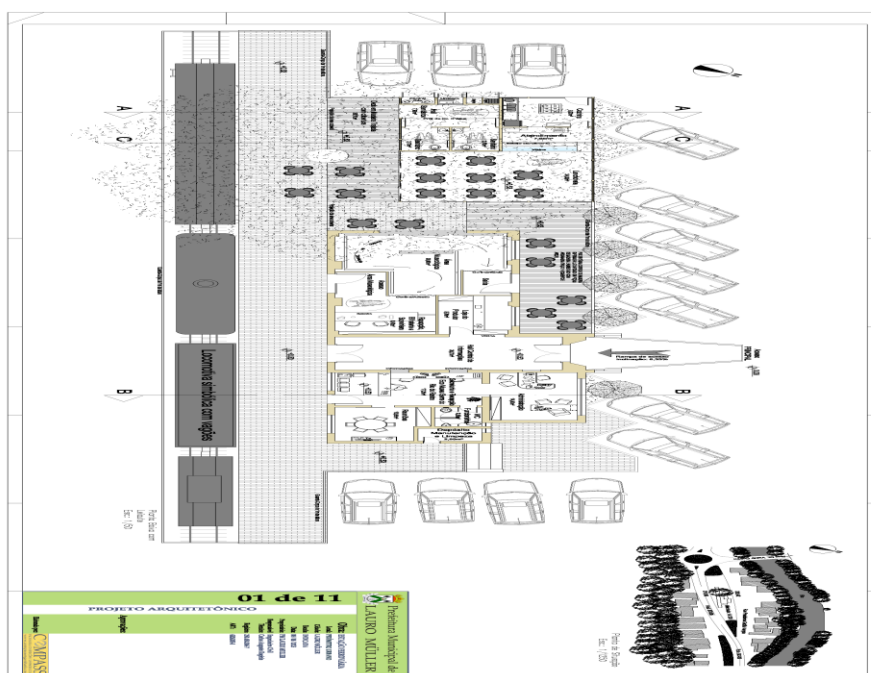
⁶⁴ Vilson Gabriel. Entrevista cedida para Raiany Ceccone Pescador. Lauro Müller. 30\07\14.

que destruiu sua casa, seus bens materiais, suas fotos e objetos que lhe traziam recordações.

Alguém que bateu na enchente foto. Que eu tinha várias coisas aqui mas queimou a minha casa e tudo que eu tinha, que eu jogava tudo, foto lá em Florianópolis La no (inaudível) e hoje eu não posso te provar que eu jogava porque eu não tenho uma foto, nem no Henrique Lage, por que naquela época em Lauro Muller tu queria bater uma foto só tinha um barbeiro ali, um senhor de idade que batia mas, batia hoje daqui a um mês tu ia ver a foto tava tudo amarela, ia amarelando né. Como eu tava dizendo quem tiver foto da enchente, da igreja [...]do cinema, do clube, quem tem foto pode mostrar. Eu tinha e perdi tudo na enchente, aqui na minha casa que pegou fogo, perdi tudo o que tinha, tudo.⁶⁵

Segundo informações cedidas por Alan Jung Crocetta, assessor do atual Prefeito de Lauro Muller Fabrício Kusmim Alves, a ideia de implantar um centro de informações e sede do eco museu no prédio da estação foi desenvolvida durante a campanha do Prefeito Fabrício, pois a população do Município demonstrou o interesse e a vontade pela criação de um museu.

Figura 6 – Projeto do prédio da estação para implantação de centro informações turísticas e sede do eco museu.



Fonte: Prefeitura Municipal de Lauro Müller.

O recurso para a restauração da estação veio do Ministério do Turismo, inicialmente a verba seria usada para a pavimentação de uma rua, porém por

⁶⁵ Valdir Dias Texeira. Entrevista cedida para Raiany Ceccone Pescador. Lauro Müller. 31/07/14.

determinados motivos ela não se tornou possível. A partir disso foi decidido que a verba da pavimentação seria revertida para a criação da sede do eco museu.

Ainda segundo o assessor, a verba para a restauração é de trezentos mil reais, porém a empresa ganhadora da licitação cobrou um valor maior que este para continuar o projeto, por isso as obras estão paradas até que a empresa que ficou em segundo lugar na licitação assuma o restante das restaurações. Há uma comissão formada por pessoas de Lauro Müller que é a responsável por averiguar quais objetos farão parte do acervo do museu.

Há uma divergência entre as versões, pois alguns entrevistados associaram a ideia do museu com alguns prefeitos anteriores, o assessor do Prefeito oficialmente diz que a ideia surgiu durante a campanha, já outros demonstraram algumas vezes que realmente não conheciam informações sobre o que seria feito com a estação, sabendo apenas que ela se tornaria um museu. Isto mostra que há uma desinformação por parte da maioria sobre o que realmente este local irá se tornar e quais objetos serão ali expostos.

O que fica evidente durante as entrevistas é a vontade dos narradores de que o museu guarde as memórias dos mineiros e da cidade, logo consequentemente um pouco das suas próprias memórias, já que elas estão relacionadas umas às outras. Até mesmo porque a maior parte da população é formada por mineiros, ex-mineiros ou familiares de pessoas que trabalharam e ou trabalham na exploração do carvão.

Logo há um sentimento de pertencimento e representação, pois ter um lugar que lembre a realidade da mineração causa uma aproximação das pessoas do município com o museu, já que a vida de grande parte delas esta envolvida com a mineração.

Há também a vontade de guardar as memórias da cidade de um período que foi considerado próspero, da estrada de ferro, do trem, do cinema, do time de futebol. Cada um desses momentos formam a cidade e seus habitantes, sendo um ponto de ligação entre todas estas memórias, para os que não vivenciaram esse período o museu terá o papel de contar e repassar, fazendo com que haja a aproximação da juventude para com o passado.

CONCLUSÃO

A mineração foi vital para o desenvolvimento da então localidade de Minas, é a partir da exploração deste minério que se criam estruturas físicas para o transporte da matéria-prima. O principal meio de transporte foi o trem, para isso a linha férrea Minas-Imbituba contava com estações, dentre elas a de Lauro Muller.

Desde a construção do prédio da estação, que data do século XIX, até os dias atuais ele serve para diversos usos. Primeiramente como estação ferroviária, depois rodoviária, bar e agora servirá como ecomuseu. O que deixa nítido o quanto este local já serviu como ponto de encontro e socialização de pessoas.

Ao decorrer da pesquisa ficou evidente a escassez de fontes bibliográficas e documentos oficiais sobre o prédio, assim como de fotografias que contenham a data em que foi tirada. Fontes essas que são de extrema importância para esta pesquisa e para a história do município, pois possibilitariam um aprofundamento do estudo sobre o local.

Porém, paralelo a essa escassez tem-se um grande número de pessoas que estavam dispostas a recordar e contar sobre o lugar que vivem, assim foi se formando este trabalho, durante as entrevistas houve indicações por parte dos entrevistados de pessoas que eles consideravam que tinham informações importantes sobre o município e a estação.

Todos os entrevistados tiveram lembranças e rememoraram sua história por meio da estação, seja em qual uso for ela evoca a memória das pessoas que por ali passaram, por isto este trabalho é de extrema importância, para que a memória destas pessoas seja transferida para outros e assim ela se mantenha em evidência.

Durante as entrevistas grande parte das pessoas rememoraram mais o espaço do prédio através da estação como ferroviária, como é o caso da Sra. Plácida que morou dentro da estação alguns anos, obviamente suas lembranças mais latentes remontam a ferroviária. O Sr. Manoel rememorou o seu ofício de agente ferroviário, este local guarda ótimas lembranças para ele, pois ele se sentia ativo na sociedade, diferentemente de hoje que é aposentado e sente-se como se não fosse mais produtivo.

Todavia, temos rememorações da estação como rodoviária e bar, porém em menor número. Apenas o Sr. Antônio e o Sr. Valdir disseram ter frequentado o lugar. O Sr. Valdir por ter trabalhado na estação rodoviária como agente e

consequentemente ter convivido com as pessoas que eram as proprietárias do bar e o Sr. Antônio por ser filho de um dos proprietários da estação do bar. Vem dele as rememorações mais esclarecedoras para a pesquisa. As rememorações do Sr. Antônio passam pela sua família, ofício e juventude, pois o bar e a rodoviária eram locais de permanência diária.

A idade dos entrevistados é um fator relevante para esta questão, pois a maioria deles tem uma idade superior a sessenta anos, sendo assim o tempo em que conviveram com a estação ferroviária foi maior. No caso em que um entrevistado possuía uma idade inferior suas rememorações ocorreram através da estação como ferroviária e bar.

Este espaço é um “lugar de memória”, pois possui significados para as pessoas que transitaram pelo local. Com base nas narrativas é possível reconhecer os diversos sentimentos, sensações e memórias que a estação causa nas pessoas.

Com base nas entrevistas feitas é possível perceber que a estação possui significados distintos dependendo de cada pessoa, ela foi o local de curiosidade, diversão com amigos, do encontro do amor que resultaria em um casamento, do trabalho, da despedida, do medo e da felicidade.

Obviamente tem-se muito a explorar neste tema, infelizmente não é possível recolher todas as memórias e histórias que a estação guarda, porém as que foram colhidas mostram o quanto devemos nos preocupar em guardar e repassar as memórias.

REFERÊNCIAS

a) Bibliográficas:

ABRÃO, Janete. **Pesquisa & História**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2007.

BELOLLI, Mário; QUADROS, Joice; GUIDI, Ayser. **História do Carvão de Santa Catarina : 1950-2000**. Criciúma, SC: MEG, 2010. v.2.

BOSI, Ecléa. **Memória e sociedade: lembranças de velhos..** 3. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

FUNARI, Pedro Paulo; PELEGRINI, Sandra de Cássia Araújo. **Patrimônio Histórico e Cultural**. 2. ed. Rio de Janeiro. Jorge Zahar Ed.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Centauro, 2006.

LE GOFF, Jacques, **História e memória**. 5. ed. Campinas, SP: UNICAMP, 2003.

LE MOS, Carlos A. C. **O que é patrimônio histórico**. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1981.

NASCIMENTO, Dorval do. **As curvas do trem**: A presença da estrada de ferro no sul de Santa Catarina (1880 - 1975) cidade, modernidade e vida urbana. Criciúma. UNESC, 2004.

NORA, Pierre. **Entre a memória e a história**: a problemática dos lugares. Projeto História, São Paulo, nº 10, p. 07- 28, 1993.

ZUMBLICK, Walter Carlos. **Tereza Cristina** a ferrovia do carvão. Florianópolis: Ed. UFSC, 1987.

PREFEITURA DE LAURO MÜLLER. Disponível em: <http://www.lauromuller.sc.gov.br/conteudo/?item=27233&fa=5591&PHPSESSID=9jjj29ge3v7ttstd8i6msgcug1>. Acessado em: 24\10\14.

SUANO, Marlene. **O que é museu**. São Paulo: Editora Brasiliense S.A, 1986.

b) Entrevistas:

Ademar Pescador. Entrevista cedida a Raiany Ceccone pescador. Lauro Müller. 17\07\14.

Antônio Sabino Rizati. Entrevista cedida para Raiany Ceccone Pescador. Lauro Müller. 20\10\14.

Manoel Martins Fortunato. Entrevista cedida para Raiany Ceccone Pescador. Lauro Müller. 01\08\14.

Plácida Correa Machado. Entrevista cedida para Raiany Ceccone Pescador. Lauro Müller. 31\07\14.

Valdir Dias Texeira. Entrevista cedida para Raiany Ceccone Pescador. Lauro Müller. 31\07\14.

Vilson Gabriel. Entrevista cedida para Raiany Ceccone Pescador. Lauro Müller. 30\07\14.

APÊNDICE

APÊNDICE A – Roteiro de entrevistas.

Cabeçalho:

- Local;
- Data;
- Horário;
- Nome do entrevistado;
- Nome do entrevistador;
- Nome do projeto de pesquisa.

Perguntas:

01. Qual o seu nome completo?
02. Quantos anos o senhor/a tem?
03. Mora a quanto tempo no lugar (Lauro Müller)?
04. Como era esse lugar na sua infância? Fale um pouco.
05. Como esse lugar foi se modificando com o tempo? Fale um pouco sobre essas mudanças.
06. Você se lembra de alguma estrutura do início da mineração (bocas de mina, estrada de ferro, pontes, estação...)?
07. Você pode falar como eram essas estruturas?
08. Você frequentava esses lugares? Fale mais.
09. Você lembra de como era o traçado da estrada de ferro?
10. O traçado da Estrada de ferro se modificou muito ao longo do tempo?
11. Havia pontes de ferro ao longo da estrada de ferro? Onde? Fale um pouco sobre isso.
12. Você se lembra da boca de mina mais antiga do lugar? Onde fica? Fale um pouco mais sobre isso.
13. Você se lembra da primeira Estação Ferroviária? Onde foi construída?
14. Quais as suas lembranças da Estação quando era criança, jovem e depois de adulto?
15. Você se lembra de pessoas marcantes que frequentavam a Estação? Fale um pouco sobre isso.

16. Que acontecimentos importantes aconteceram na Estação que você se lembra?
17. Quando foi construída a segunda Estação?
18. Quando a Estação deixou de receber trens?
19. Quando a Estação se tornou uma Estação Rodoviária?
20. Quando a Estação deixou de receber ônibus?
21. Quais suas lembranças da rodoviária?
22. E o bar que funcionava na Estação, quando teve início?
23. Quem era o proprietário?
24. Quando a Estação foi desativada?
25. Como surgiu a ideia de transformar a Antiga Estação em um espaço de informações Turísticas e Museu?
26. Que memórias esse Museu deverá guardar?